

Ferdinand Dudenhöffer: „Die nächsten drei Jahre werden für die Autobranche sehr schmerzvoll“

Mit Vollgas ins Hybrid-Zeitalter

Die Halbwertszeit von Horrornachrichten aus der Automobilbranche wird immer kürzer. Zu lange wurde Gas gegeben, obwohl die Kurve längst in Sicht war. Jetzt beginnen die Räder zu blockieren.

Ralf Dzioblowski

economy: Herr Professor Dudenhöffer, die Automobilbranche befindet sich weltweit in der Krise. Wodurch ist sie gekennzeichnet? Sind das eher konjunkturelle oder strukturelle Probleme?

Ferdinand Dudenhöffer: Beides kommt zusammen. Mit der Bankenkrise schlittern wir in eine Rezession, die auch die Automobilbranche deutlich spüren wird. In diesem Jahr werden weniger Autos verkauft als im letzten Jahr. 2009 wird es auch so sein. Der Wachstumskurs der letzten Jahre wird drei Jahre zum Stillstand kommen, weil die Märkte wie China oder Brasilien das, was derzeit in Westeuropa und Amerika wegbricht, nicht kompensieren können. Auch strukturell gibt es große Änderungen, weil mit der Elektrifizierung des Antriebs ein Kernelement des Fahrzeugs neu erfunden und umgesetzt wird. Und das ist ein großer Umbruch. Für die Zulieferer noch größer als für die Hersteller.

Was ist endgültig passiert?

Verabschieden muss man sich von Fahrzeugen, die nicht mehr in die Zeit passen. Das sind vor allem amerikanische Fahrzeuge. Wenn man Fahrzeuge baut, die im Treibstoffverbrauch nach heutiger Einschätzung jenseits von Gut und Böse liegen, kann man die keinem Kunden mehr mit noch so vielen Rabatten verkaufen.

Downsizing heißt also das neue Zauberwort?

Downsizing muss nicht nur „klein“ sein. Das hat BMW mit seiner Strategie Efficient Dynamics gut umgesetzt. Das bedeutet nicht mehr als: Wir wollen aus dem Tropfen Benzin mehr herausquetschen, und dieses „Mehr“ nehmen wir für die Sparsamkeit. Gleichzeitig wollen wir aber die Fahrfreude und Emotion vom Auto nicht aufgeben. Dieser Spagat wird in der Zukunft noch wichtiger sein.

Autofahren wird zunehmend unbezahlbar. Wann kommen denn die Ultra-Low-Cost-Cars nach Europa?

Wir haben schon den Dacia Logan in Europa, der sich eigentlich sehr viel besser, als man gedacht hat, verkauft. In Österreich wie in Deutschland, wo die Verkäufe im letzten Jahr

von 17.000 auf 25.000 hochgingen. Das hat alle, glaube ich, überrascht. Denn das Low-Cost-Car war für die New Countries gedacht, die neuen Länder, Entwicklungsländer, wie Indien, China, Russland. Das absolute Low-Cost-Car, das 3000 oder 4000 Euro kostet, das kann ich mir in Europa aber nicht vorstellen. Hier können Sie kein Auto mehr ohne Klimaanlage, Airbag oder ESP verkaufen. Daher braucht es ein Grundgerüst in Europa, aber für Indien und andere Länder ist ein Tata-Mobil oder der Nana durchaus eine sehr, sehr wichtige Entwicklung. Downsizing also ja, aber auf höchstem technologischen Niveau.

Strombetriebene Autos werden in Zukunft eine wichtigere Rolle spielen. Welche Hersteller haben denn dabei die Nase vorn?

Toyota ist der einzige ernst zu nehmende Hersteller von Hybridfahrzeugen. Die haben fünf Jahre Vorsprung in der Technik und bereits deutlich über eine Mio. Fahrzeuge gebaut. Und diese Stückzahl werden sie schon bald in einem Jahr verkaufen. Aber die Franzosen und die Deutschen sind stark im Begriff, den Vorsprung aufzuholen.

„Das Low-Cost-Car war für die New Countries gedacht. Ich kann es mir in Europa nicht vorstellen.“

Wie hoch beziffern Sie die Forschungs- und Entwicklungskosten bis 2015 beziehungsweise 2025 in die neue Antriebstechnologie?

Es ist schwer, eine Zahl für alle zu nennen. Es ist ja so, dass einige in Joint Ventures unterwegs sind, meinetwegen BMW mit Mercedes und General Motors, um sich die Kosten für die Hybridtechnologie zu teilen. Dann muss man sehen, wie es weitergeht im Porsche/VW-Verbund, ob man da große Synergien schöpfen kann. Wichtig ist sicher, dass man die hohen Entwicklungskosten, die man hat, teilen kann. Die Batterie ist beim Elektroauto und beim Hybrid das Spannende. Da werden sicherlich die Zulieferer auch gefordert, damit Investitionen



Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Center of Automotive Research (CAR) an der deutschen Fachhochschule Gelsenkirchen, warnt vor harten Jahren für die Automobilbranche. Foto: F. Dudenhöffer

in Höhe mehrerer Millionen in eine Richtung gehen, die ihnen erlaubt, eine wichtige Marktstellung einzunehmen.

Forciert die beschriebene Entwicklung nicht auch die weitere Fusionierung der Automobilhersteller und -zulieferer? Und werden neue Unternehmen entstehen?

Auf jeden Fall entstehen neue, und zwar in China, Indien und sicherlich auch in Russland. An eine Fusionitis glaube ich nicht unbedingt.

Bis vor zwei Jahren waren Sie eher skeptisch im Hinblick auf die Zukunft des Elektroautos. Was hat sich so gravierend verändert? Und handelt es sich dabei wirklich um eine Motorrevolution?

Wir waren gegenüber den Hybrid-Fahrzeugen noch nie strittig und haben in früherer Stunde schon gesagt: Hybrid wird sehr wichtig und eine Durchbruchstechnologie werden. Wir waren eher skeptisch gegenüber den Brennstoffzellenautos. Das sind wir heute auch noch, weil die Brennstoffzellentechnik und die Wasserstoffinfrastruktur mit Riesenkosten verbunden ist. Was sich allerdings beim Hybrid-Fahrzeug gezeigt hat, ist, dass durch neue Batterietechnik und diese Plug-ins das Hybrid-Fahrzeug Stück für Stück

elektrischer werden kann, und das hat man vor drei oder vier Jahren noch nicht so stark erkennen können.

Verändert sich mit neuen Antriebssträngen auch unsere Mobilität?

Ja, ich glaube, da wird sich einiges verändern – auch durch neue Infrastrukturen. Wir werden in Zukunft, wenn wir parken, die Steckdose mitnutzen. Eine gravierende Rolle spielen dabei in einigen Jahren die Stromkonzerne. Sie werden in Zukunft einen Teil von dem bereitstellen, was heute die Mineralölgesellschaften machen.

„Wir waren eher skeptisch gegenüber den Brennstoffzellenautos. Das sind wir heute auch noch.“

Gibt es denn genügend Strom und Wasserstoff, um die Autowelt der Zukunft zu elektrifizieren? Und wie wird sich der Strompreis entwickeln?

Beim Strom ist es das Schöne, dass wir ihn aus verschiedenen Quellen – Kohle, Kernkraft, Wind, Wasser und Sonne – gewinnen können. Das ist beim Benzin ja nicht der Fall. Wir müssen nur schauen, dass wir

das CO₂-Problem dabei mitlösen. Energie ist die Schlüsselfrage für unsere gesamte Wirtschaft und damit auch für das Auto: Der Teil, der auf das Auto entfällt, der ist sehr gut und nach meiner Einschätzung machbar. Der Energiebedarf in der Welt von morgen und übermorgen wird riesig sein. Da sind wir gefordert, die Aufgaben zu lösen. Das war in der Vergangenheit auch immer so, dass man es mit neuen Energiequellen und neuen Energieformen immer wieder geschafft hat, ein riesiges Potenzial anzuzapfen.

Jeder spricht von Elektroautos, fast niemand mehr von Ethanol- und Biodieselfahrzeugen. Warum eigentlich?

Weil es falsch ist. Weil Politiker so wankelmütig sind und das jetzt fallen gelassen wird. Aber wir werden in der Zukunft auch diese Dinge brauchen. Es ist absolut sinnvoll, wenn wir einen Energie-Mix haben, und als Energiemix brauchen wir Öl, das auf dem Acker wächst.

Wann werden Sie denn das erste Mal elektrisch zur Arbeit fahren, Herr Professor Dudenhöffer?

Das wird sicher noch vier bis fünf Jahre dauern, da Lithium-Ionen-Batterien anfangs noch sehr teuer sein werden. Aber ich freue mich schon darauf.